



Fisheries and Oceans
Canada

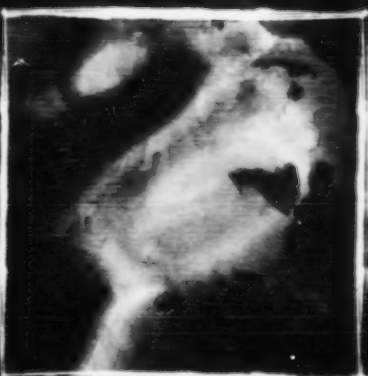
Pêches et Océans
Canada

Canadian
Coast Guard

Garde côtière
canadienne



Environmental Response



Canada

Environmental Response

The Canadian Coast Guard is the lead federal agency for the response component of Canada's Marine Oil Spill Preparedness Response Regime. The Environmental Response program monitors or manages the clean-up efforts for any ship-source or mystery source pollution incident in waters under Canadian jurisdiction.

The Canadian Coast Guard

The Canadian Coast Guard (CCG) is a special operating agency of Fisheries and Oceans Canada. It owns and operates the federal government's civilian fleet and provides key maritime services to Canadians. CCG's responsibilities include: maritime safety; protection of marine and freshwater environments; facilitation of maritime commerce and sustainable development; and support of marine scientific excellence.

The CCG's Environmental Response (ER) program's mission is to ensure an appropriate level of preparedness and response capability for all ship-source and mystery source pollution incidents in waters under Canadian jurisdiction. To that end, CCG implements a consistent approach for responding to marine pollution incidents in all regions of Canada.

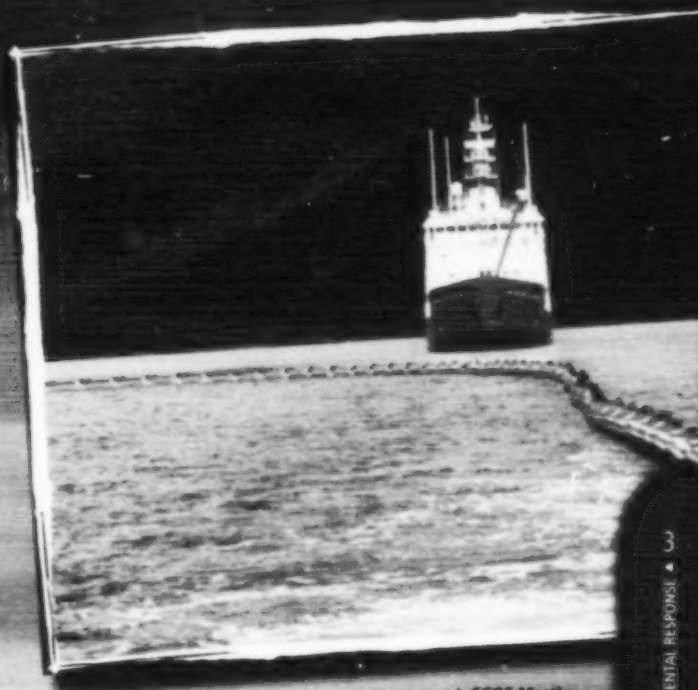
Asphalt carrier
Rio Orinoco
grounded on
south shore of
Anticosti Island,
1990.



ER's specific mission objectives are to:

- ◆ *Minimize the impact of marine pollution incidents on public safety;*
- ◆ *Minimize the environmental impact of marine pollution incidents; and,*
- ◆ *Minimize the economic impact of marine pollution incidents.*

Each of the five CCG regions applies these mission objectives in their day-to-day operations. CCG ER headquarters provides the necessary policies, directives, guidelines, and systems to support the nationally consistent application of these objectives in all CCG regions in Canada.



▲ CCGS Martha L. Black participating in pollution response operations.



Responding to Pollution

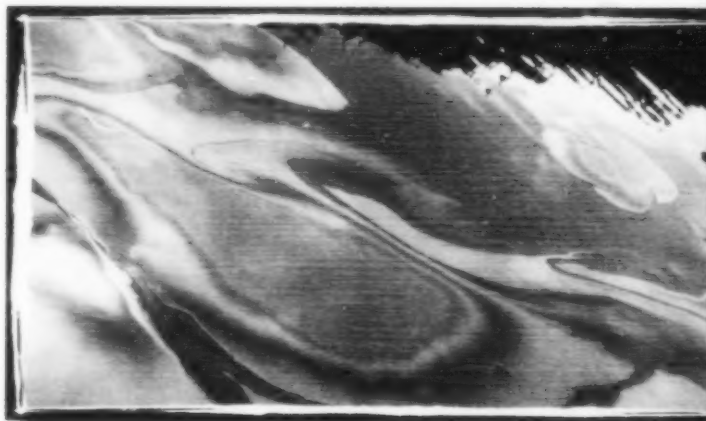
Response Operations.

The CCG is the lead federal agency for all ship-source oil spills or pollution incidents in waters under Canadian jurisdiction. When the polluter has been identified and is willing and able to respond, the CCG will advise the polluter of its responsibilities and, once satisfied with the polluter's intentions and plans, will assume the role of Federal Monitoring Officer (FMO). However, in cases where the polluter is unknown, unwilling or unable to respond, the CCG will assume the overall management of the incident as On-Scene Commander (OSC). In all cases, CCG ER will ensure an appropriate response.

National Support Team.

The National Support Team (NST) exists to:

- ✦ *Coordinate the augmentation of CCG's monitoring or response operations to a marine pollution incident through the cascading of human and material resources from across Canada and abroad;*



- ✦ *Provide international assistance to a marine pollution incident;*

▲ Oil sheen from sunken vessel in Pacific Region.

- ✦ *Provide humanitarian aid in response to a natural or man-made disaster.*

The NST is comprised of all CCG ER personnel and assets. A cadre of expertise is in place across the country and may be brought together, along with materiel resources, to provide a coordinated national response to a marine pollution incident. This concept may apply when the CCG serves as the OSC, FMO, or resource agency to another Government department. Cascading of the NST resources is done when the complexity of an incident exceeds the response

capacity of locally available public or private sector resources.

► M/V Santa Emma, Cape Tormentine, 2005.

◀ CCGS Sir Wilfrid Laurier





Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime.

In 1993, amendments to the *Canada Shipping Act* led to the creation of a network of private sector oil spill response organizations. Funded and operated by the private sector, the regime was established in 1995 to enable industry to respond to oil spills of up to 10 000 tons in Canadian waters south of 60 degrees north latitude. All oil tankers of 150 tons gross tonnage and all other vessels of 400 tons gross tonnage trading in Canadian waters, as well as oil handling facilities located within Canadian jurisdiction, must have an arrangement with a response organization. These arrangements are administered by Transport Canada as part of their responsibility for the overall Canadian Oil Spill Response Regime.

Contingency Planning.

In the event of an oil spill or other pollution incident in Canadian waters, CCG must be prepared to respond in a timely and efficient manner. In accordance

with the *Emergency Management Act*, the CCG is required to develop and maintain a National Response Plan. This Plan defines the roles and responsibilities of the CCG and various government and industry agencies, as well as outlines the operational framework through which a response would be conducted.

Ultimately, the responsibility for marine pollution preparedness and response is shared between industry and the federal government. The CCG is dedicated to doing its part to protect and preserve the marine environment and its resources.

Training and Exercising.

It is critical that the personnel responding to a marine oil spill incident have the skills and knowledge necessary to perform effectively. The specific training requirements for ER personnel are detailed in the *National Training Plan*, the operational aspects of which are

▼ Sunken vessel in Kootenay Lake.



implemented by all regions and detailed in their respective Regional Response Plans. The CCG ER training program consists of several separate courses as well as refresher training. The National Exercise Program is implemented to validate environmental response preparedness. Exercises are designed and conducted in coordination with clients, other federal departments, provincial and territorial governments, energy boards, and other interested stakeholders.

International Cooperation.

As signatory to the *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response, and Cooperation, 1990* (OPRC 90), Canada provides advisory services, technical support, and equipment for

the purpose of responding to a pollution incident outside of Canadian waters when requested. The CCG, in conjunction with the appropriate federal departments and agencies, administers these services. The CCG ER headquarters, in cooperation with the Department of Foreign Affairs and International Trade, is responsible for the expeditious movement and repatriation of Canadian resources.

In addition, CCG ER is responsible for the provision of the Canadian coordination of Joint Marine Pollution Contingency Plans with neighbouring countries. At present, such plans have been signed with both the United States and France, and are being negotiated with Denmark and the Russian Federation.

▼ Boom deployment at Joint Canadian Exercise Nanook 2008 in Iqaluit, Nunavut.



Cost Recovery



▲ Abandoned
M/V Camilla off
east coast of
Newfoundland,
2003.

In accordance with the *Marine Liability Act*, the owner of a ship is strictly liable for oil pollution damage including reasonable costs for clean-up, monitoring, preventative measures, and reinstatement measures. This is referred to as the "polluter-pay principle."

Three funds may assist in paying for oil pollution clean-up costs. The Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) is Canada's domestic fund and is under an independent administration. It is liable for claims relating to oil pollution damage, costs and expenses of oil spill clean-up, and preventative measures and monitoring from all classes of vessels. In addition, a widely defined class of persons in the Canadian fishing industry may claim against the SOPF for loss of income caused by an oil spill from a ship and not otherwise recoverable under the *Marine Liability Act*.

The 1992 International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) and the 1992 Civil

Liability Convention (CLC) provide the international liability and compensation regime for pollution damage resulting from spills of persistent oil from tankers, whether carried on board as cargo or in bunkers. Under the CLC regime the owners of a tanker are liable to pay compensation up to a certain limit for oil pollution damage following an escape of persistent oil from their ship. If that amount does not cover all admissible claims, further compensation is available from the IOPC Fund if the damage occurs in a contracting state. The IOPC Fund is financed by levies paid by entities that receive certain types of oil in the ports of contracting states.

► Environmental
Response Barge.



For more information, please contact:

Manager, Environmental Response
Maritime Services
Canadian Coast Guard
5th Floor, Centennial Towers
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Facsimile: (613) 996-8902

Website:

www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/er_Home

Published by:
Fisheries and Oceans Canada
Canadian Coast Guard
Maritime Services
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

©Her Majesty the Queen in Right
of Canada 2009

Cat. No.: Fs154-13/2009
ISBN: 978-0-662-06035-2 Paper
ISBN: 978-1-100-10813-1 PDF
DFO/2008-1495

Printed on recycled paper

CCG's *Plover*
Radisson
participating in
the North Atlantic
Coast Guard
Forum in Ilulissat,
Greenland, 2008.



◀ Current Buster
trials in Pacific
Region.

▶ Beach Flushing.





Pêches et Océans
Canada

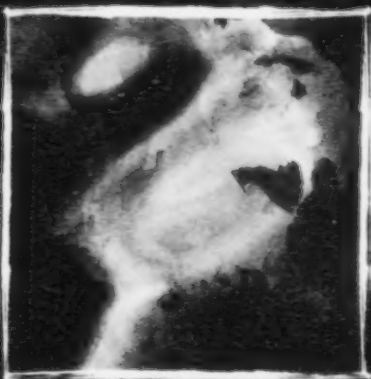
Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



Intervention environnementale



Canada

Intervention environnementale

La Garde côtière canadienne (GCC) constitue l'organisme fédéral responsable des interventions dans le cadre du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada. Le programme d'intervention environnementale surveille ou gère les efforts de nettoyage des déversements d'hydrocarbures pour tout incident de pollution causé par un navire ou d'origine inconnue survenant dans des eaux qui relèvent de la compétence canadienne.

La Garde côtière canadienne

La GCC est un organisme de service spécial de Pêches et Océans Canada. Elle possède et exploite la flotte civile du gouvernement fédéral et fournit des services maritimes essentiels aux Canadiens. Parmi les responsabilités de la GCC, mentionnons : la sécurité maritime; la protection des milieux marins et des environnements d'eau douce; la facilitation du commerce maritime et du développement durable et le soutien de l'excellence scientifique appliquée au milieu marin.

Le programme d'intervention environnementale (IE) de la GCC a pour mission d'assurer une capacité d'intervention et un niveau de préparation adéquats à l'égard de tous les incidents de pollution causés par un navire ou d'origine inconnue survenant dans des eaux qui relèvent de la compétence canadienne. À cette fin, la GCC adopte une approche uniforme afin d'intervenir en cas d'incidents de pollution marine dans toutes les régions du Canada.

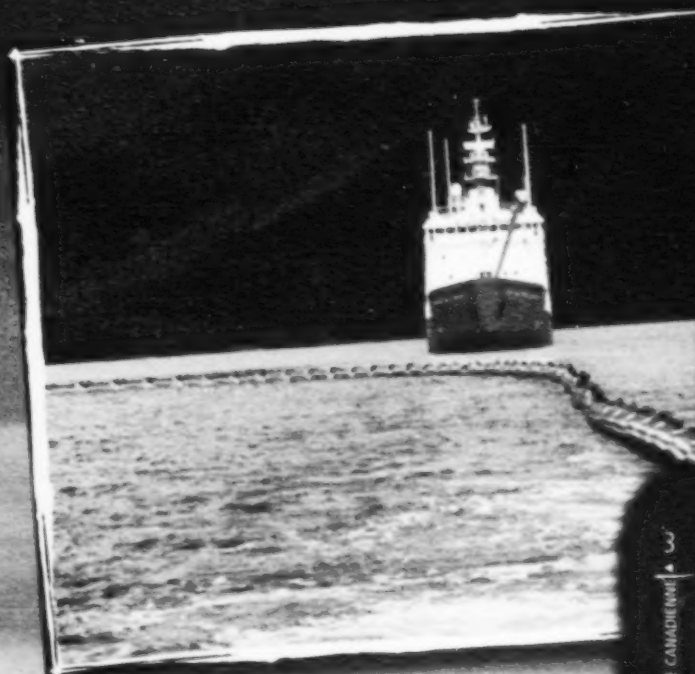
L'asphalter
Rio Orinoco
s'est échoué sur
la côte Sud de
l'île d'Anticosti,
en 1990.



Les objectifs particuliers de la mission d'IE sont les suivants :

- *Réduire au minimum les conséquences des incidents de pollution marine sur la sécurité publique;*
- *Réduire au minimum l'impact environnemental des incidents de pollution marine;*
- *Réduire au minimum les conséquences économiques des incidents de pollution marine.*

Chacune des cinq régions de la GCC met en application ces objectifs de mission dans ses activités quotidiennes. L'administration centrale de l'IE de la GCC fournit les politiques, les directives, les lignes directrices et les systèmes nécessaires pour soutenir l'application uniforme de ces objectifs à l'échelle nationale dans toutes les régions de la GCC au Canada.



▲ Le NGCC

Atlantic L. Black
participant à
des activités de
lutte contre la
pollution.



Intervention en cas d'incident de pollution

Opérations d'intervention.

La GCC constitue l'organisme fédéral responsable de tous les déversements d'hydrocarbures causés par les navires et de tous les incidents de pollution survenant dans des eaux qui relèvent de la compétence canadienne. Quand le pollueur est identifié et consent à intervenir, la GCC l'informe de ses responsabilités et, une fois convaincue de ses intentions et de ses capacités, joue le rôle d'agent de surveillance fédéral (ASF). Cependant, lorsque le pollueur est inconnu ou qu'il ne veut ni ne peut réagir, la GCC prend en charge la gestion de l'incident en tant que commandant sur place (CSP). Dans tous les cas, l'équipe d'IE de la GCC assurera une intervention adéquate.

Équipe nationale de soutien.

L'Équipe nationale de soutien (ENS) sert à :

- ✦ **renforcer les opérations de surveillance et d'intervention de la GCC en cas d'incident de pollution en milieu marin;**
- ✦ **fournir une aide internationale en cas d'incident de pollution en milieu marin;**



- ✦ **fournir de l'aide humanitaire en cas de catastrophe naturelle ou créée par l'homme.**

▲ Traces d'hydrocarbures provenant d'un navire qui a coulé dans la région du Pacifique.

L'ESN regroupe tous les employés et les biens de l'IE de la GCC. Un cadre d'expertise est en place partout au pays et pourrait être rassemblé, avec les ressources matérielles, afin d'assurer une intervention nationale coordonnée en cas d'incident de pollution marine. Ce concept pourrait s'appliquer lorsque la GCC exerce les fonctions de CSP, d'ASF ou d'organisme ressource auprès d'un autre ministère. La redistribution des ressources de l'ENS est effectuée lorsque la complexité d'un incident dépasse la capacité d'intervention des ressources disponibles localement.



► Santa Emma, Cape Tormentine, 2005.

◀ NGCC Sir Wilfrid Laurier.



Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada.

En 1993, les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* ont mené à la création d'un réseau d'organismes privés d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Financé et exploité par le secteur privé, le régime a été établi en 1995 afin de permettre à l'industrie d'intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures ne dépassant pas 10 000 tonnes dans les eaux canadiennes au sud du 60e degré de latitude nord. Tous les pétroliers d'une jauge brute de 150 tonneaux et tous les autres bâtiments d'une jauge brute de 400 tonneaux naviguant dans les eaux canadiennes, ainsi que les installations de manutention d'hydrocarbures relevant de la compétence canadienne, doivent avoir une entente avec un organisme d'intervention.

Planification d'urgence.

En cas de déversements d'hydrocarbures ou un autre incident de pollution en eaux canadiennes, la GCC doit être préparée à intervenir plus efficacement et plus

rapidement. CGG est exigée de développer et soutenir un Plan national d'intervention sous la Loi sur la gestion des urgences. Ce plan définit les rôles et les responsabilités de la GCC et des divers organismes du gouvernement et de l'industrie, et énonce le cadre opérationnel qui serait suivi en cas d'intervention.

La responsabilité de l'état de préparation et de l'intervention en cas de pollution en milieu maritime est ultimement partagée entre l'industrie et le gouvernement fédéral. La GCC est résolue à contribuer à la protection et à la conservation du milieu marin et de ses ressources.

Formation et exercice.

Il est essentiel que le personnel d'intervention en cas d'incident de déversement d'hydrocarbures en milieu marin ait les compétences et les connaissances nécessaires. Les exigences de formation précises pour le personnel d'IE sont exposées en détail dans le plan national de formation, dont les aspects

▼ Navire englouti dans le lac Kootenay.



opérationnels sont mis en œuvre par toutes les régions et présentés dans leurs plans régionaux d'intervention respectifs. Le programme de formation en IE de la GCC se compose de plusieurs cours différents ainsi que d'une séance de perfectionnement. Le Programme national d'exercices est mis en œuvre pour valider la préparation de l'intervention environnementale. Les exercices sont conçus et effectués en coordination avec des clients, d'autres ministères, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des offices de l'énergie et d'autres intervenants intéressés.

Coopération internationale.

En tant que signataire de la *Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la collaboration en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90)*,

le Canada offre des services consultatifs, un soutien technique et de l'équipement pour intervenir en cas d'incident de pollution en dehors des eaux canadiennes, au besoin.

La GCC, de concert avec les ministères et organismes fédéraux compétents, administre ces services. L'administration centrale d'IE de la GCC est responsable du déplacement rapide et du rapatriement des ressources canadiennes, en collaboration avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. L'IE de la GCC est également responsable d'assurer la coordination canadienne du Plan d'urgence bilatéral en cas de pollution des eaux avec les pays voisins. Jusqu'à présent, ces plans ont été signés par les États-Unis et la France, et ils font l'objet de négociations avec le Danemark et la Russie.

▼ Expansion du déploiement dans le cadre de l'opération canadienne interarmées Nanook 2008, à Iqaluit (Nunavut).



Recouvrement des coûts



▲ Le *Camilla*, abandonné sur le côté Est de Terre Neuve, en 2003.

En vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le propriétaire d'un navire assume la responsabilité absolue des dommages liés à la pollution par les hydrocarbures, y compris les coûts raisonnables de nettoyage, de surveillance, de mesures préventives et de mesures de remise en état. C'est ce qu'on appelle le « principe du pollueur-payeur ».

Trois fonds peuvent aider au recouvrement des coûts de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse d'indemnisation) est un fonds propre au Canada. Elle est responsable des réclamations formulées au titre des dommages liés à la pollution par les hydrocarbures, aux coûts et aux dépenses de nettoyage à la suite d'un déversement ainsi qu'aux mesures préventives et à la surveillance de toutes les catégories de bâtiment. De plus, une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation pour un manque à gagner résultant d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire et non récupérable en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le Fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) de 1992

et la Convention internationale sur la responsabilité civile (CIRC) de 1992 établissent le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par déversement d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers, que ces hydrocarbures soient transportés à bord sous forme de cargaison ou dans des citernes. Sous le régime de la CIRC, les propriétaires d'un pétrolier sont tenus de payer une indemnité jusqu'à concurrence d'une certaine limite pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures persistants s'écoulant de leur navire. Si ce montant ne suffit pas à satisfaire à toutes les demandes d'indemnisation recevables, des indemnités additionnelles peuvent être versées par le FIPOL lorsque les dommages surviennent dans un État contractant. Le FIPOL est financé au moyen de contributions versées par les entités qui reçoivent certains types d'hydrocarbures dans les ports d'États contractants.

► Barge d'intervention environnementale.



Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Gestionnaire, Intervention
environnementale
Services Maritimes
Garde côtière canadienne
5^e étage, Centennial Towers
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

No de télécopieur : 613-996-8902
Site Web :
www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/ie_accueil

Publié par :
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Services Maritimes
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

© Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2009

N^o Cat. : Fs154-13/2009
ISBN : 978-0-662-06035-2 Imprimé
ISBN : 978-0-662-09927-7 PDF
MPO/2008-1495

Imprimé sur du papier recyclé

Le NSCC / Navar
Radisson
participe au
North Atlantic
Coast Guard
Forum de 2008,
à Holford, au
Groenland.



« Essais du Current
Buster dans
la région du
Pacifique.



» Lessivage
des plages.